Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Theurer, Reinhard Houben,
Thomas L. Kemmerich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/1019 –**

Absicherung des Massenkredits für Air Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Recherchenetzwerk von „Süddeutsche Zeitung“, NDR und WDR berichtet, dass die Absicherung des Massenkredits für die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG weit unsicherer war, als von der Bundesregierung behauptet (Tageschau.de vom 30. Januar 2018).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat mit dem KfW-Überbrückungskredit über 150 Mio. Euro für Air Berlin im August 2017 ein sofortiges „Grounding“ der Fluggesellschaft verhindert. Dadurch wurde die Rückholung mehrerer zehntausender Urlauber aus europäischen und internationalen Destinationen gesichert. Zudem wurde die Basis für einen geordneten Verkaufsprozess der Vermögenswerte von Air Berlin ermöglicht. Durch die Unterstützung der Bundesregierung konnte die Beschäftigung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Air Berlin zunächst aufrechterhalten und damit deren Perspektiven im Vergleich zu einer sofortigen Betriebsstilllegung deutlich verbessert werden. Die grundlegende Entscheidung wurde gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundeskanzleramt getroffen.

Bislang sind 61 Mio. Euro Rückzahlungen auf den KfW-Kredit eingegangen. In den nächsten Wochen werden weitere Rückflüsse u. a. aus Verkaufserlösen erwartet, so dass sich der Stand der Rückzahlung voraussichtlich deutlich erhöhen wird. Darüber hinaus gibt es weitere Erlöspotenziale aus Kreditsicherheiten in substanzieller Höhe. Der Zeithorizont zur Realisierung ist hier aber noch offen, da es sich um ein laufendes Insolvenzverfahren handelt.

1. Trifft es zu, dass die Beratungsfirma PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) zu der Möglichkeit eines Massekredits der Bundesregierung Folgendes erklärt hat: „Unter uns: Kriegen wir keine Aussage zu möglichen Rückführungen, wird das dünn etwas aufzuschreiben. Wie soll man belastbar einen Massenkredit rechtfertigen?“?

Wenn ja, welche Konsequenzen hat die Bundesregierung daraus gezogen?

Diese Aussage hat der Bundesmandatar PwC so am 12. August 2017, wenige Stunden nach erstmaliger Befassung durch die Bundesregierung, im Rahmen einer E-Mail abgegeben. Zu diesem Zeitpunkt war die Informationslage noch sehr rudimentär. Der Mandatar hat lediglich auf eine grundlegende Voraussetzung hingewiesen, die für die Übernahme jeder Bundesbürgschaft/-garantie gilt, nämlich, dass vom Antragsteller aufgezeigt werden muss, wie der Kredit zurückgeführt werden soll. Ohne ein solches Rückführungsszenario darf keine Bundesbürgschaft/-garantie übernommen werden. Zeitlich nach der Versendung der Email wurden vom Antragsteller entsprechende Informationen vorgelegt.

2. Zu welchem Zeitpunkt erhielt die PwC den Auftrag durch die Bundesregierung, die Möglichkeit eines Massekredits zu prüfen?

Wie viele Tage wurden für die Erstellung des Gutachtens benötigt?

Im Rahmen des bestehenden Mandatarvertrags ist eine gesonderte Beauftragung von PwC grundsätzlich nicht erforderlich. PwC wurde am 12. August 2017 nachmittags erstmalig über den konkreten Vorgang Air Berlin informiert. Die finale gutachterliche Vorlage zur Übernahme einer Bundesgarantie für den von der Bundesregierung in Aussicht gestellten KfW-Massekredit wurde von PwC am 17. August 2017 übermittelt.

3. Trifft es zu, dass die Anwälte von Air Berlin (BRL Boege Rohde Luebbenhuesen) erklärten: „Wir unterstellen, dass das Darlehen ungesichert gegeben werden muss.“?

Wenn ja, welche Konsequenzen hat die Bundesregierung daraus gezogen?

Die Aussage der Anwälte erfolgte in einer E-Mail vom 12. August 2017 vor Beginn der Bearbeitung des Garantieantrags. Für das Darlehen wurden alle rechtlich möglichen und wirtschaftlich sinnvollen Sicherheiten vom Bund gefordert und letztlich auch bestellt.

4. Welche Sicherheiten hat die Bundesregierung bzw. die KfW zur Unterlegung des Massekredits akzeptiert?

Zur Absicherung der Kreditforderung wurden alle rechtlich möglichen und wirtschaftlich sinnvollen Sicherheiten bestellt. Diese Sicherheiten wurden nicht „akzeptiert“, sondern vom Bund eingefordert. Insbesondere wurden die Geschäftsanteile von zum Verkauf vorgesehenen Tochtergesellschaften zugunsten des Massedarlehens verpfändet bzw. sind entsprechende Kaufpreisansprüche abgetreten worden. Daneben erfolgte u. a. eine Abtretung von Forderungseingängen aus Verkäufen, aus Übertragungen des Geschäftsbetriebes sowie aus dem operativen Geschäftsbetrieb.

5. Wer hat die Entscheidung über die Sicherheiten des Massekredits getroffen?

Die Entscheidung über die Sicherheiten wurde gemeinsam vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium der Finanzen auf Basis eines Vorschlags von PwC und der KfW getroffen.

6. Welche Gremien der KfW waren in die Kreditgewährung zu welchem Zeitpunkt eingebunden?

Im vorliegenden Fall handelt es sich um ein Zuweisungsgeschäft an die KfW mit Garantie des Bundes. Sämtliche wirtschaftlichen Entscheidungen im Zusammenhang mit der Kreditgewährung wurden in Abstimmung mit dem Bund getroffen. Die Gewährung des Massedarlehens an Air Berlin war Gegenstand mehrerer KfW-Vorstandssitzungen. Des Weiteren wurde der Verwaltungsrat und der Risiko- und Kreditausschuss der KfW über das Engagement informiert.

7. Trifft es zu, dass die Bundesregierung einen Rückforderungsanspruch von unrechtmäßig ausgezahlten Staatsbeihilfen des italienischen Staates gegenüber Air Berlin falsch eingeschätzt hat, so dass Air Berlin aus dem Massekredit der Bundesregierung etwa 2 bis 3 Mio. Euro an Italien zu zahlen hatte?

In der Tat war Air Berlin aus einer Beihilfeentscheidung der EU-Kommission vom 29. Juli 2016 (SA.33983) verpflichtet, unrechtmäßig erhaltene staatliche Beihilfen an Italien zurückzuzahlen. Der Rückforderungsanspruch des italienischen Staates gegen die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG als Kreditnehmerin des KfW-Massekredits ist eine normale Insolvenzforderung. Aus dem KfW-Massekredit wurde kein Geld zur Zahlung dieser Forderung verwendet. Dies wäre auch insolvenzrechtlich nicht zulässig gewesen. Ein kleiner Anteil des Rückforderungsanspruchs des italienischen Staates entfiel auf die seinerzeit nicht insolvente Air Berlin Tochtergesellschaft NIKI. Dieser Anteil wurde von NIKI selbst an den italienischen Staat bezahlt. NIKI war nicht Begünstigter des KfW-Massekredits.

8. Hat die Bundesregierung Vorkehrungen durch Rückstellungen für den Fall des Eintritts des Gewährleistungsfalls im Bundeshaushalt getroffen, und wenn ja, bei welcher Haushaltsstelle, und in welcher Höhe?

Im Bundeshaushalt ist im Einzelplan 32 Kapitel 08 pauschale Vorsorge für Entschädigungen und Kosten aus inlandsbezogenen Gewährleistungen, Zahlungen zur Abwendung oder Minderung von Schäden getroffen (Titel 3208/871 01).

9. Wieso war die Pressestelle von Air Berlin schon zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des Insolvenzantrages am 15. August 2017 über die Unterstützung durch einen Brückenkredit des Bundes informiert?

Die politische Entscheidung der Bundesregierung, einen Massekredit zu initiieren, wurde am 14. August 2017 getroffen. Anschließend wurde Air Berlin über die Entscheidung informiert.

10. Ist es übliche Praxis der Bundesregierung, die Pressearbeit im Insolvenzfall eines Unternehmens mit dessen potentiellen Aufkäufer zu koordinieren?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat am 15. August 2017 in eigenem Ermessen die Öffentlichkeit über die Absicht, einen Massekredit zu initiieren, informiert.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die „begleitende und erläuternde Presseerklärungen der Bundesregierung sowie der Lufthansa“

a) unter börsenrechtlichen Gesichtspunkten;

b) unter kartellrechtlichen Gesichtspunkten;

c) unter kreditaufsichtsrechtlichen Gesichtspunkten?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Frage sich auf die Presseerklärung der Bundesregierung vom 15. August 2017 sowie eine Presserklärung der Lufthansa vom selben Tag bezieht. Die Presseerklärungen wurden jeweils in eigener Verantwortung erstellt.

Die Pressemitteilung der Bundesregierung gibt Auskunft über die Entscheidung und Begründung des Bundes, einen Überbrückungskredit zur Verhinderung der Einstellung des Flugbetriebs von Air Berlin in Folge des Insolvenzantrages zu initiieren. Börsenrechtliche, kartellrechtliche oder kreditaufsichtsrechtliche Implikationen sind aus Sicht der Bundesregierung nicht ersichtlich.

Die Presseerklärungen der Lufthansa und der Bundesregierung sind nach Ansicht der BaFin weder unter ad-hoc-rechtlichen noch insiderrechtlichen Gesichtspunkten relevant. Am 15. August 2017 wurde der Handel in den Aktien der Air Berlin nach § 25 Absatz 1 BörsG an den deutschen Börsen ausgesetzt. Die Beurteilung dieses Sachverhalts fällt allerdings in den Zuständigkeitsbereich der Börsenaufsichtsbehörden der Länder.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Lufthansa in eigener Verantwortung rechtliche, z. B. börsenrechtliche, Aspekte geprüft hat.

12. Gab es Kontakt (persönliche Gespräche, Briefe, SMS, E-Mails, sonstige Messengerdienste, wie z. B. WhatsApp) seit Frühjahr 2017 zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG Carsten Spohr und der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zum Thema mögliche Insolvenz von Air Berlin?

Wenn ja, welche (bitte einzeln nach Art, Datum und Inhalt aufschlüsseln)?

13. Gab es Kontakt (persönliche Gespräche, Briefe, SMS, E-Mails, sonstige Messengerdienste, wie z. B. WhatsApp) seit Frühjahr 2017 zwischen dem Verantwortlichen der Deutschen Lufthansa AG und dem Chef des Bundeskanzleramts Peter Altmaier zum Thema mögliche Insolvenz von Air Berlin?

Wenn ja, welche (bitte einzeln nach Art, Datum und Inhalt aufschlüsseln)?

14. Gab es Kontakt (persönliche Gespräche, Briefe, SMS, E-Mails, sonstige Messengerdienste, wie z. B. WhatsApp) seit Frühjahr 2017 zwischen den Vertretern der Deutschen Lufthansa AG und Beamten des Bundeskanzleramtes und/oder des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zum Thema mögliche Insolvenz von Air Berlin?

Wenn ja, welche (bitte einzeln nach Art, Datum und Inhalt aufschlüsseln)?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgabenbedingt pflegen Mitglieder der Bundesregierung, Staatsministerinnen und Staatsminister bei der Bundeskanzlerin und die Staatssekretäre im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren. Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher Termine und Kontaktaufnahmen (bspw. SMS oder Messengerdienste) nebst Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie besprochener Themen besteht nicht, und eine solch umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

Eine lückenlose Aufstellung der seit Frühjahr 2017 (1. März 2017) erfragten Gespräche kann daher nicht gewährleistet werden. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu persönlichen Kontakten mit Vertreterinnen und Vertretern der Lufthansa gekommen ist. Inwieweit dies tatsächlich der Fall war, kann aus den o. g. Gründen nicht nachvollzogen werden. Die Ausführungen bzw. gemachten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen. Details der Inhalte der Gespräche können im Einzelfall nicht nachvollzogen werden. Auch unterhalb der Leitungsebene kann es aufgabenbedingt seit Frühjahr 2017 zu dienstlichen Kontakten von Vertreterinnen und Vertretern des Bundeskanzleramtes und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zur Lufthansa gekommen sein. Eine vollständige und umfassende Aufstellung über all diese Kontakte existiert nicht und kann aufgrund fehlender Recherchierbarkeit, z. B. wegen Personalwechsels, auch nicht erstellt werden. Eine Auflistung von Einzelterminen des Bundeskanzleramtes und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie unterhalb der Leitungsebene erfolgt daher nicht.

Zu Gesprächen, die zwischen 1. März 2017 und 23. November 2017 von der Leitungsebene des Bundeskanzleramtes und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zu einer möglichen Insolvenz von Air Berlin geführt wurden, wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Rolle der Bundesregierung bei der Insolvenz der Air Berlin“ auf Bundestagsdrucksache 19/332 verwiesen. Hingewiesen wird ferner auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 47 der Abgeordneten Katharina Dröge auf Bundestagsdrucksache 18/13617 zu Gesprächen und Telefonaten u. a. zwischen dem 1. März 2017 und 31. August 2017.

Über die diesen Fragen zugrundeliegenden Zeiträume hinaus sind für die Leitungsebene des Bundeskanzleramtes keine weiteren Termine zu Gesprächen und Telefonaten zu nennen. Gespräche der Leitungsebene des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zu dem in der Frage genannten Thema können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Datum	Vertreter des Bundeswirtschaftsministeriums	Vertreter von Lufthansa	Hauptthema
28.11.2017	St Matthias Machnig	Carsten Spohr	Stand des Air-Berlin-Verfahrens
29.11.2017	St Matthias Machnig	Carsten Spohr	Stand des Air-Berlin-Verfahrens
30.11.2017	St Matthias Machnig	Thorsten Dirks	Stand des Air-Berlin-Verfahrens
01.12.2017	St Matthias Machnig	Carsten Spohr	Stand des Air-Berlin-Verfahrens
05.02.2018	St Matthias Machnig	Carsten Spohr	Entwicklungen auf dem europäischen Luftfahrtmarkt

15. Welche Voraussetzungen müssen grundsätzlich vorliegen, damit ein Unternehmen in den Genuss eines durch die Bundesregierung gesicherten Darlehens kommen kann (z. B. Anzahl der Mitarbeiter oder Höhe des Umsatzes des Unternehmens)?

Für die Besicherung von Krediten an gewerbliche Unternehmen mit tragfähigem Konzept, bei denen bankübliche Sicherheiten nicht im erforderlichen Maß zur Verfügung stehen, besteht in Deutschland ein dreigliedriges Bürgschaftssystem:

- Für Bürgschaftsbeträge bis 1,25 Mio. Euro stehen in allen Bundesländern Bürgschaftsbanken bzw. Kreditgarantiegemeinschaften bereit, um Investitions- und Betriebsmittelkredite für Existenzgründer und mittelständische Unternehmen abzusichern. Der Bund und die Bundesländer sind mit Rückbürgschaften am Risiko der Bürgschaftsbanken beteiligt.
- Darüber hinaus gehenden Bürgschaftsbedarf decken in den alten Bundesländern die Länder/Landesförderinstitute ab. In den neuen Ländern stehen die Programme der Länder/Landesförderinstitute für Bürgschaftsbedarf bis 10 Mio. Euro zur Verfügung.
- Für Bürgschaftsbeträge ab 10 Mio. Euro sind in den neuen Bundesländern parallele Bundes-/Landesbürgschaften vorgesehen.

Gefördert werden Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, die sich ganz oder mehrheitlich in privater Hand befinden. Voraussetzungen sind insbesondere, dass das Vorhaben volkswirtschaftlich förderungswürdig, das Unternehmenskonzept wirtschaftlich tragfähig und eine anderweitige Finanzierung nicht möglich ist. Ferner ist das EU-Beihilferecht zu beachten.

Die Begleitung des Bundes bei etwaigen Rettungs- bzw. Umstrukturierungsmaßnahmen nach den EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von nichtfinanziellen Unternehmen in Schwierigkeiten ist bei Fällen von großer gesamtwirtschaftlicher Tragweite möglich.

16. Hat die Bundesregierung rechtliche Schritte gegen Etihad Airways unter dem Gesichtspunkt geprüft, dass die Insolvenz von Air Berlin durch die Aufkündigung weiterer finanzieller Unterstützung durch den größten Einzelaktionär Etihad Airways ausgelöst wurde?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Solche Ansprüche des Bundes sind nicht erkennbar. Mögliche rechtliche Schritte gegen Etihad sind vielmehr durch den Insolvenzverwalter von Air Berlin zu prüfen.